LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 21 • NOVEMBRE 1997

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

airAlliance

• • • • • • • • •

3 ET 4 DÉCEMBRE 1997

22e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Les Professionnels en assurance qui comprennent bien votre industrie

AON Aon Reed Stenhouse Inc.

Bureaux au Canada et dans le monde entier

500, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal, Québec
H2Z 1Y4

Tél. : (514) 871-4500
Fax : (514) 871-4545

AV-GAZ PLUS

CARBURANTS
ET LUBRIFIANTS
D'AVIATION

J.B. Daigneault

AV-GAZ PLUS INC.
3178, BOUL. LE CORBUSIER, LAVAL (QUÉBEC) H7L 4S8
TÉL.: (514) 687-4334 • FAX: (514) 687-3900

STANDARD AERO

LE SPÉCIALISTE DES MOTEURS

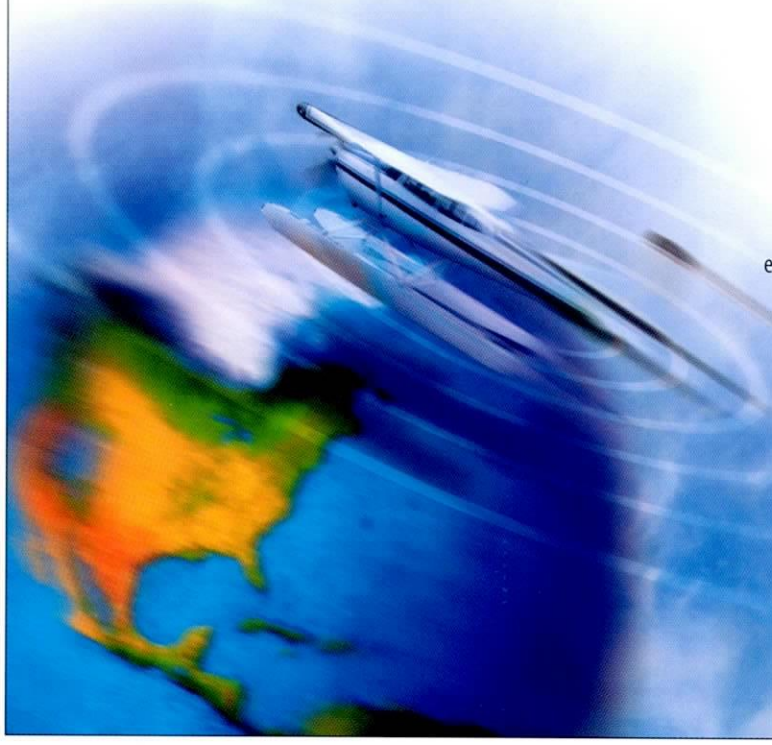
10640 Côte de Liesse
Lachine, Québec
Canada H8T 1A5
Tel: (514) 631-9650
ou (514) 943-4364
Fax: (514) 636-0270

- Allison 250 & T56/501
- Pratt & Whitney PT6A

Rob Scholefield

Gérant des ventes - Allison 250

Y'A DES CONVERSATIONS DANS L'AIR !



Enfin, un appareil satellite hautement performant en altitude !

Les Communicateurs MSAT Aéronautiques de Mitsubishi peuvent maintenant être installés dans les avions non-pressurisés. Ces appareils fiables offrent une couverture et une qualité sonore très supérieures aux systèmes HF augmentant ainsi la sécurité en l'air.

Les Communicateurs MSAT sont homologués pour la plupart des types d'aéronef par exemple, les Cessna, De Havilland, Canadair, Piper et Beech, et leur installation à bord des appareils est approuvée par Transport Canada.

Un radome aéronautique permet à la base de l'antenne de rester à l'intérieur de la carlingue.

La boîte de jonction permet l'utilisation du casque d'écoute aéronautique avec réducteur de bruit.

CENTRE CELLULAIRE CHAREST
CENTRE DE COMMUNICATION PERSONNELLE
Bell Mobilité
Pour information : 1 800 770-0678

MITSUBISHI COMMUNICATIONS GROUP

LECTRAVI LTÉE

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 21

4
Éditorial : Vaincre par la solidarité

5
Réorganisation à
Transports Canada

6 - 7
Le 600, 6e Avenue - Événements

8
Dossiers : Limites d'heures de vol et de temps en devoir

9
Rac Coin :
RAC 704.49 - Partira? Partira pas?

10 - 11
Les compagnies d'hélicoptères acquittées

12 - 24 - 26 - 28 - 30
Quoi de neuf!

13 À 20
Portrait d'un transporteur
AIR ALLIANCE

21
La formation : un capital à investir et à protéger

22 - 23
22e congrès annuel
de l'AQTA

29
Chirurgie oculaire au laser - Attention!

CIRCUL'AIR

est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec. Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source.

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Johanne Lemelin

Publicité:
Johanne Lemelin

Collaborateurs:
Me Luc Beaulieu, Me Isabelle Cantin, Dr William Delaney, Brian Jenner, Me Nathalie Ruel

Montage et séparation des couleurs:
J.B. Deschamps Inc.

Impression:
Imprimerie Canada Inc.

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635
Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec -
ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes -
Envoi de publications canadiennes -
Contrat de vente No 187739»

Dans ce magazine, le masculin est employé comme genre neutre dans le but d'alléger les textes; on ne doit y voir aucune discrimination.

NOTRE COUVERTURE

De gauche à droite;
1re rangée : Mario Lemay, Robert Perrault
Jean-Guy Blouin.
2e rangée : Rachid Ziam, Claude Constantineau, Lucie Francoeur, Christian Léger

PHOTO Claude Mathieu

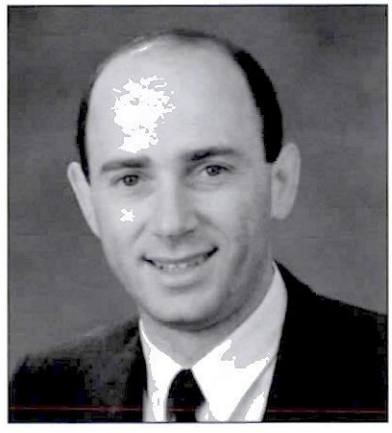
ÉDITORIAL

VAINCRE PAR LA SOLIDARITÉ

Bertrand Perron
Président des Hélicoptères Abitibi,
Président du conseil de l'AQTA

La saison estivale 1997 a été forte en émotions pour certains membres de l'AQTA. En effet, la poursuite du Bureau de la concurrence intentée contre onze compagnies d'hélicoptères s'est soldée par un verdict de non-culpabilité, le juge ayant complètement rejeté les présomptions de la poursuite (voir pages 10 et 11).

Évidemment heureux d'être exonérés, les onze transporteurs impliqués ne peuvent cependant passer sous silence certains aspects troublants de cette saga : dès le début l'AQTA a contacté (5 fois) le Bureau de la concurrence afin de s'assurer d'être en conformité avec la loi; nous ne pouvons ignorer également que nos demandes d'informations n'ont servi qu'à nourrir la méfiance des enquêteurs et leur fournir les outils nécessaires à leur poursuite. Ainsi, le Bureau de la concurrence a pris l'initiative d'ouvrir une enquête et, avec la complicité d'Hydro-Québec, il a transformé son «programme de conformité volontaire» en un piège à honnêtes citoyens.



Ainsi on se pose un certain nombre de questions inquiétantes : Pourquoi onze transporteurs doivent-ils refuser de répondre à un appel d'offres afin qu'Hydro-Québec daigne écouter leurs doléances? Comment se fait-il que certains employés d'Hydro-Québec se permettent de renier la signature de leur patron en les contredisant en Cour? Pourquoi les dirigeants d'Hydro-Québec permettent-ils à des employés subalternes de les représenter dans un dossier aussi important?

Tout compte fait, les procédures envers les onze compagnies d'hélicoptères ont été marquées par l'absence de preuves et d'arguments, l'excès de zèle, le gaspillage des fonds publics et l'absence d'imputabilité des fonctionnaires impliqués.

Faute de preuves, faute d'arguments mais ayant des moyens illimités le Bureau a eu recours systématiquement à l'intimidation. Rehaussant constamment la mise, la Couronne espérait de toute évidence qu'on opte pour un plaidoyer de culpabilité afin d'éviter les coûts astronomiques d'une défense. Heureusement, le professionnalisme de notre association et la solidarité entre les accusés ont permis de tenir le coup, de vaincre ces redoutables adversaires et de rétablir nos réputations.

En dernier lieu, au prix d'une forte émotion, l'honnêteté des entrepreneurs aériens et de leur association a eu raison de la mauvaise foi des représentants de l'État.

Dans un tout autre ordre d'idées, j'espère que l'ensemble de notre industrie a connu une saison prospère et je profite de l'occasion pour vous convier au Congrès annuel de notre association qui aura lieu à l'hôtel Loews Le Concorde les 3 et 4 décembre 1997.

RÉORGANISATION À TRANSPORTS CANADA

Transports Canada, Région du Québec a réorganisé son secteur de la Navigabilité aérienne. Voici les noms des nouveaux gestionnaires et groupes : M. Richard Fortier à l'Homologation aéronautique; M. Jean-Marie Richard au Manufacturier et M. Patrick Martel à la Maintenance.

Le groupe de l'Homologation aéronautique étudiera et évaluera, pour fins d'approbation, toutes les soumissions de modifications et/ou de réparations majeures faites sur tous les produits aéronautiques utilisés au Canada. Il s'assurera du respect des normes et des règlements d'ingénierie. Il contrôlera et vérifiera les soumissions présentées par les délégués à l'approbation technique et exécutera les revues opérationnelles des organismes d'ingénierie agréés. De plus, il servira de liaison entre les diverses autorités étrangères.

Quant à lui, le groupe Manufacturier sera responsable de l'approbation et de la surveillance des activités des fabricants d'aéronefs et des produits aéronautiques, à l'exclusion des produits avioniques. Il s'occupera de l'approbation et de la surveillance des activités des compagnies effectuant de la réparation et de la révision de produits aéronautiques, à l'exclusion des produits avioniques. Ce groupe verra à l'inspection des produits pour lesquels un certificat d'homologation a été demandé et à l'approbation et la surveillance des distributeurs de la région du Québec. Il effectuera des enquêtes d'accidents survenus chez les compagnies sous le contrôle de la section.

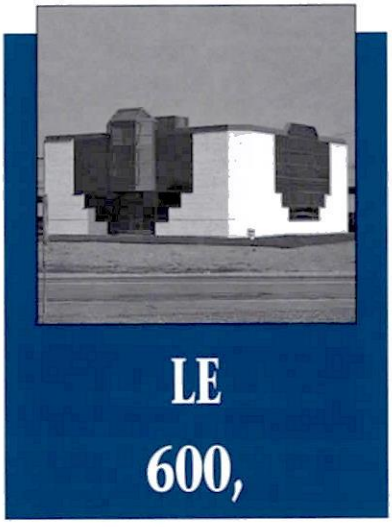
Pour sa part, le groupe Maintenance planifiera, organisera et contrôlera les vérifications réglementaires, les inspections et le suivi de transporteurs aériens exploitant de gros aéronefs et les organismes de maintenance régionaux impliqués dans des activités aéronautiques régionales, nationales et internationales. Il émettra les diverses autorisations de vol des aéronefs privés et commerciaux. Ce groupe évaluera et contrôlera l'état de navigabilité et de sécurité des aéronefs internationaux opérant dans la région ainsi que ceux du Québec, en plus il évaluera la conformité des aéronefs aux exigences d'importation et d'exploitation. Il approuvera les manuels de contrôle de maintenance des transporteurs aériens ainsi que les manuels de procédures de maintenance des organismes de maintenance.

ÉVÉNEMENTS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 1er mai 1997, les membres du conseil d'administration de l'AQTA se sont réunis pour discuter de certains dossiers dont voici un résumé :

- Transport de matières dangereuses à bord des avions de moins de 19 passagers : Les rencontres se poursuivent à ce sujet et tout semble avancer dans la bonne direction. Il se peut que les normes soient bientôt sous la tutelle de Transports Canada-Aviation plutôt que Matières dangereuses.



- Arrosage aérien : M. Jenner a rencontré l'attaché politique de M. Jacques Léonard, du Conseil du trésor à Québec, pour l'informer des préoccupations de l'association à ce sujet. Et, un document préparé par l'AQTA a été soumis au Bureau des audiences publiques en environnement.

- Obligation d'installer des « CVR » dans les aéronefs de moins de 20 passagers : Comme ce règlement dérange seulement les exploitants qui ne vont pas aux État-Unis, Transports Canada a fait la sourde oreille aux revendications de l'AQTA. Toutefois, nous avons obtenu une année de plus pour s'y conformer, soit jusqu'au 1er août 1998.

- Nouveau certificat d'exploitation avec perte de privilèges : En avril 1997, les représentants de l'AQTA se sont présentés devant le Tribunal de l'aviation civile afin de contester la perte de privilèges qu'ont subie certaines compagnies. La décision de première instance a été négative et, en octobre 1997, les entreprises ont fait appel. Une décision est actuellement en attente.

- Dossier de la concurrence impliquant les compagnies d'hélicoptères et Hydro-Québec : Réglé largement en faveur des compagnies. Un résumé du verdict se trouve aux pages 10 et 11 de ce Circul'Air.

- Limites d'heures de vol et de temps en devoir des pilotes oeuvrant dans des opérations de travail aérien ou de taxi aérien : Sujet très complexe et qui implique plusieurs interventions lesquelles sont énumérées à la page 8 de ce Circul'Air.

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Lors de leur dernière rencontre, les représentants de Transports Canada ont dû répondre à quelques questions venant des membres du comité de navigabilité :

« Made Repair Parts » (Manuel de navigabilité, C.571.06 (5) a)) :

Q : Comment décrire certaines pièces structurales, pour lesquelles le manufacturier ne fournit pas de dessins mais plutôt des « process sheets » (ex : Beaver DHC-2, C2W... ND)?

R : Pour fabriquer une pièce, on doit avoir les dessins de fabrication du manufacturier et connaître le type de matériel à utiliser ainsi que l'épaisseur de ce même matériel. Si vous n'avez que les « process sheets » vous ne pouvez pas fabriquer cette pièce et cela même si le délai de livraison pour une pièce neuve est de 99 semaines. On nous souligne aussi l'impossibilité de reproduire un « skin » si le manufacturier ne donne pas l'épaisseur de celui-ci.

ÉVÉNEMENTS

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ
(suite)

Certification des altimètres au deux ans :

Q : Prévoit-on dispenser les opérateurs commerciaux de l'obligation de certifier au 2 ans les altimètres d'aéronefs exploités en VFR hors des zones de contrôle?

R : Le statu quo demeure jusqu'à nouvel ordre.

Approbation des M.P.M. et des M.C.M. :

Q : Combien de manuels sont approuvés à ce jour et quelle est la date limite de Transports Canada à cet effet?

R : Aucun chiffre n'a été dévoilé et on nous a répondu que la procédure est longue pour certains car Transports Canada fonctionne selon le principe du « premier reçu, premier servi ». Aussi, si vous avez des corrections à effectuer dans votre manuel, celui-ci se retrouvera automatiquement sous la pile. Quant à la date limite, Transports Canada parle du 10 octobre 1997 mais la direction de l'AQTA dit qu'il n'y a pas de date limite pour tous ceux qui travaillent de bonne foi à l'approbation de leur manuel.

« Approuved, specified and acceptable data » versus les réparations structurales (Manuel de navigabilité, 571.06 (2)) :

Q : Comment procéder à la certification de travaux de réparations structurales qu'un aéronef a subis lorsque celui-ci est retourné à son exploitant? Cette question se pose surtout quand on veut éviter le rejet du 24-0045 (90 jours et plus) et ce lorsque l'information disponible n'est que du « acceptable data » pour cette catégorie d'aéronef. Nous parlons ici du PA-18 et du PA-25 qui n'ont ni manuel d'entretien, ni manuel de réparation structurale.

R : On nous a démontré qu'il y avait effectivement des manuels d'opérateur pour ces types d'aéronefs comme c'est d'ailleurs le cas pour la plupart des aéronefs.

NOUVEAU MEMBRE

MEMBRE ACTIF

Les Investissements Nolinor inc.
C.P. 127
Ancienne-Lorette (Québec)
G2E 3M2
Tél. : (418) 871-2863
Fax : (418) 871-1463
Dir. gén. : Daniel Paquet

Nolinor exploite 2 Convair-580 dont la configuration peut avoir 32, 40 et 52 sièges. De leur base située à Québec, ils effectuent essentiellement des vols nolisés. Entre autres, d'août à novembre ce transporteur voyage beaucoup de chasseurs et pêcheurs vers Schefferville et l'Île d'Anticosti.

MEMBRE ASSOCIÉ

DATA - Développement et Application des Technologies de l'Aviation, inc.
123 rue d'Alsace
St-Lambert (Québec)
J4S 1M3
Tél. : (514) 990-1225
Fax : (514) 545-1109
C. élec. : data@sympatico.ca
Prés.: François Gagnon
Ing., DAR

Depuis mars 1997, la compagnie DATA offre des services de génie-conseil. Elle répond aux besoins des utilisateurs, des exploitants et des ateliers de fabrication/entretien en ce qui a trait à la modification/fabrication/ réparation de produits aéronautiques, au développement de solutions techniques et, offre certains services de consultation et de support logistique.

Par ailleurs, les 4 employés de DATA possèdent tous une bonne connaissance de la réglementation aérienne et cumulent diverses compétences : ingénieur accrédité par Transports Canada pour émettre des approbations de modification/ réparation (LSTC/RDC), DAR, AME et pilote de ligne.

CARGAIR LTÉE
MAINTENANCE ★
PIÈCES ★

Cessna

Produits Nettoyants
NORSTAR
Star Kit
Starshine
Stargloss
Starclean
Starwash

*Atelier approuvé par Transports Canada: OMA 41-92.
*Entretien complet.
*Fabrication de tuyaux pression moyenne.
*Réparation de cylindre "Top overhaul".
*Depuis 1961

Spécial Head Set
Av-Com AC-200
~~125,00 $+txs~~
114,99 $+txs

Tél.: (514) 474-4573 Fax: (514) 474-1725 1-800-680-2477
3475, Ch. de L'Aéroport Mascouche Québec J7K 3C1

LIMITES D'HEURES DE VOL ET DE TEMPS EN DEVOIR

Entrés en vigueur le 10 octobre 1996, le Règlement de l'aviation canadien (RAC) et les Normes de services aériens commerciaux (NSAC) nécessitent déjà quelques modifications, entre autres, en ce qui concerne les limites d'heures de vol et de temps en devoir.

À cet effet, le 10 mai 1997 les membres de l'AQTA ont été informés des développements dans ce dossier par la publication d'une « Mise à jour ». Pour l'information de tous les lecteurs du Circul'Air, voici un résumé de ce document.

RAC 700.19 (1) b) : L'AQTA a proposé l'ajout de 7 jours libres de service au cours de toute période de 30 jours consécutifs ce qui a été refusé par Transports Canada mais une nouvelle demande sera faite en ce sens.

RAC 703 : Les premiers officiers sous le régime de ce RAC n'auront plus besoin de P.P.C.

NSAC 720.15 (1) : Élimination de la contrainte des 180 jours consécutifs à l'intérieur de 365 jours consécutifs. Ainsi, la norme sera applicable durant 6 périodes de 30 jours au sein d'une période de 365 jours (les jours sont consécutifs mais pas nécessairement les périodes).

NSAC 720.15 (1) e) : Cette limite n'existe plus.

NSAC 720.15 (1) f) : Transports Canada a accepté que la période de repos soit ramenée de 7 à 5 jours consécutifs.

NSAC 720.16 (1) : Pour les pilotes sous le régime 702 ou 703 ainsi que les pilotes d'hélicoptères, la norme est modifiée pour 15 heures en devoir pour 6 périodes de 30 jours à l'intérieur de 365 jours pourvu que la période de repos minimale soit augmentée d'une heure et que le pilote ne vole pas plus de 8 heures le lendemain.

NSAC 720.19 (1) c) : La limite de 120 heures de vol par mois est biffée. Donc, les 150 heures par mois pendant 6 périodes de 30 jours par 365 jours s'appliqueront aussi aux périodes de travail allant jusqu'à 42 jours consécutifs.

Outre les sujets susmentionnés, le RAC 602.115 (d) fait aussi partie des préoccupations de l'AQTA. Ce RAC interdit le vol d'hélicoptère en espace aérien non contrôlé avec une visibilité de moins d'un mille, sauf autorisation contraire aux termes d'un certificat d'exploitation. Toutefois, les sous-sections des RAC 702, 703 et 704 autorisent le vol avec un demi-mille de visibilité, moyennant le respect de certaines normes. Cependant, ces sous-sections mentionnent des normes différentes et erronées. Afin de corriger le tout, le ministre a signé une dérogation aux normes 722.17, 723.28 et 724.24.

Toutefois, en vertu de cette dérogation, afin d'être autorisé pour le vol à vue en hélicoptère dans un espace aérien non contrôlé et avec moins d'un mille mais plus d'un demi-mille de visibilité, l'exploitant doit en faire la demande et respecter les normes suivantes :

i. le pilote doit avoir 500 heures comme commandant de bord d'un hélicoptère;
ii. le pilote doit avoir suivi un cours sur la prise de décision;
iii. le pilote doit recevoir une formation initiale et récurrente sur les opérations par visibilité réduite;
iv. le pilote devra voler à vitesse réduite lorsque la visibilité est inférieure à un mille;
v. le manuel d'exploitation du transporteur devra préciser les procédures d'opération pour le vol avec visibilité réduite.

DATA

DATA - Développement et Application des Technologies de l'Aviation, inc.

123, d'Alsace, St-Lambert (Québec) J4S 1M3
Président: François Gagnon, ing., DAR
Membre O.I.Q N° 44828, DAR de TCCA N° 288

Tél.: 514.990.1225 (Mtl.), 514.545.1441
Fax: 514.990.1225 (Mtl.), 514.545.1109
E-mail:data@sympatico.ca

- **Génie conseil général - Aviation**
- **Conception et approbation de changements de conception**
- **Documentation et certification en vue de STC**
- **Documentation et certification de LSTC/RDC**
- **Revue de documentation; Importation / exportation**
- **Service de dessin sur AutoCad 13**
- **Service de rédaction de manuels et représentation TCCA**
- **Développement de produits, applications et systèmes aéronautiques**

DAR : Design Approval Representative
TCCA : Transports Canada Aviation Civile
LSTC : Limited Supplemental Type Certificate
O.I.Q. : Ordre des ingénieurs du Québec
RDC : Repair Design Certificate
STC : Supplemental type Certificate

RAC 704.49 - PARTIRA? PARTIRA PAS?

À première lecture, l'article du Règlement de l'aviation canadien (RAC) concernant les Limites de régulation (Dispatching) semble complexe. Pourtant...

RAC 704.49 se lit comme suit :

(1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion à turboréacteurs (jet) ou d'un gros avion (plus de 12 500 lb et en configuration pour le transport de moins de 20 passagers), à moins que la masse à l'atterrissage ne permette d'effectuer :

a) à l'aérodrome de destination, un arrêt complet :

i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

ii) dans le cas d'un avion à hélice, sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA);

b) à l'aérodrome de dégagement, un arrêt complet :

i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

ii) dans le cas d'un avion à hélice (plus de 12 500 lb et en configuration pour le transport de moins de 20 passagers), sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA).

(2) Pour déterminer s'il est possible d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion conformément au paragraphe (1), il doit être tenu compte, à la fois :

a) de l'altitude-pression à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement;

b) d'au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou d'au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée;

c) du fait que l'atterrissage doit être effectué sur une piste convenable, compte tenu de la vitesse et de la direction du vent et des caractéristiques de l'avion en ce qui concerne les manoeuvres au sol, ainsi que d'autres éléments tels que les aides à l'atterrissage et le relief.

(3) Lorsque les conditions à l'aérodrome de destination au moment du décollage ne permettent pas de respecter les conditions prévues à l'alinéa (2) c), la régulation et le décollage d'un avion peuvent être effectués si l'aérodrome de dégagement indiqué dans le plan de vol exploitation permet, au moment du décollage, de respecter les conditions prévues à l'alinéa (1) b) et au paragraphe (2).

En vertu du paragraphe 1 on ne peut faire la régulation d'un vol, ni entreprendre un vol, à moins qu'au moment prévu pour l'atterrissage, le poids, l'altitude barométrique de l'aérodrome et le vent prévu pour la piste en usage ne permettent un arrêt complet à l'intérieur de 60 % de la longueur de piste disponible.

Par contre, si on ne répond pas aux normes du paragraphe 1, le paragraphe 3 permet la régulation et le décollage pourvu que ces mêmes calculs donnent des résultats positifs à l'aéroport de dégagement. Trouvez l'erreur?

Lorsque l'on fait les calculs avant le décollage, le paragraphe 2 impose l'utilisation de 50 % des vents de face et 150 % des vents arrière ce qui réduit le temps de vol prévu et augmente d'autant le poids prévu à l'atterrissage. De plus, on doit calculer le roulement au sol en fonction de 50 % du vent à l'atterrissage. Ces deux facteurs augmentent la longueur du roulement au sol rendant parfois difficile le respect de la règle du 60 %.

Hors, une fois légalement décollé en vertu du paragraphe 3 et rendu sur place ce sont les limites spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef qui régissent l'atterrissage (RAC 602.07 a)). La décision à savoir si oui ou non on peut atterrir se base alors sur le vrai poids de l'appareil et le vrai vent au sol et non sur une estimation qui est obligatoirement conservatrice.

En résumé, si les calculs faits en vertu des paragraphes 1 et 2 sont négatifs mais que les calculs pour l'aéroport de dégagement sont bons, le paragraphe 3 vous donne la liberté de partir si vous avez confiance qu'une fois rendu à destination vous pourrez atterrir conformément aux exigences du manuel de vol de l'aéronef.

Par Brian Jenner

Souligné = Ajout de l'éditeur

AÉRO-BOUTIQUE ENR.

Grand choix de vêtements,
d'accessoires et de livres
pour élèves-pilotes,
pilotes amateurs,
et pilotes professionnels.

Nous vous proposons:
• le carnet de vol informatisé «Softlog»
• le GPS portatif «Flightmate Pro»
• le manuel de questions pour la licence de pilote privé
• manches à air

Commandes téléphoniques acceptées.

5900, route de l'Aéroport
St-Hubert, Québec, J3Y 8Y9
☎ 514-443-3585

LES COMPAGNIES D'HÉLICOPTÈRES ACQUITTÉES

Québec, le 8 septembre 1997 - L'honorable juge André Trottier de la Cour supérieure acquitte les 11 compagnies d'hélicoptères inculpées d'avoir participé à un « truquage d'offres » aux dépens d'Hydro-Québec; accusations portées en vertu de l'article 47 de la Loi sur la concurrence.

Dès le départ, le juge note : «... il n'existe aucune preuve directe (testimoniale ou matérielle) de l'existence de l'entente invoquée par la poursuite. » Il mentionne que : «... la thèse de la Couronne repose sur une pile de documents à partir desquels l'on demande au Tribunal de tirer des inférences, des déductions... »

Par ailleurs, on note que le jugement ne repose aucunement sur le principe du doute raisonnable; le juge Trottier constate plutôt que les présomptions de la poursuite étaient insuffisantes pour entraîner des condamnations.

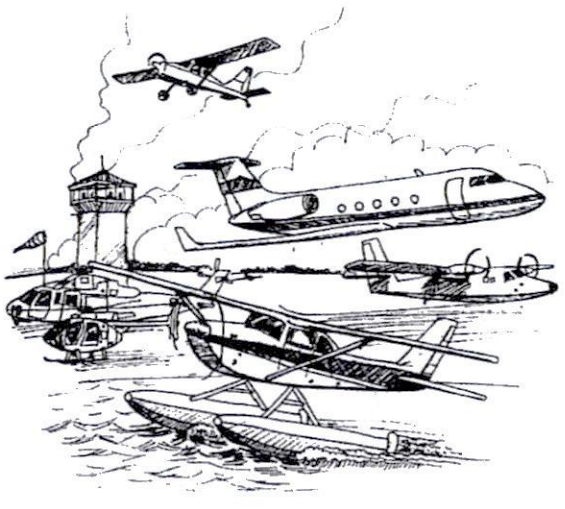
Dans les faits, la poursuite reprochait aux compagnies d'hélicoptères d'avoir conclu un accord entre elles pour fixer des taux horaires et cela sans prévenir Hydro-Québec.

Malgré l'importance d'Hydro-Québec comme client, les compagnies d'hélicoptères se considèrent désavantagées lorsque vient le temps de négocier avec la compagnie d'État; elles trouvent que les conditions contractuelles imposées par cette dernière sont trop souvent abusives. C'est dans un tel contexte d'insatisfaction qu'en décembre 1992, les compagnies décident de refuser de soumissionner sur un appel d'offres d'Hydro-Québec.

Une lettre est alors adressée à la société d'État laquelle l'avise des intentions du groupe.M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA), est désigné comme représentant de ce groupe. À ce titre, celui-ci s'assure aussitôt auprès du Bureau de la concurrence de la légalité d'un tel geste, ce qui lui est confirmé étant donné l'avis envoyé à l'auteur de l'appel d'offres.

Par l'entremise de M. Jenner, les transporteurs négocient une entente avec Hydro en vertu de laquelle ils obtiennent quelques concessions, entre autres, l'attribution de parts du marché proportionnellement à la taille

Le Groupe
MDM AVIATION
Group Inc.
assurance aviation insurance
Courtier d'assurances Spécialité aviation



1336, rue Grande-Allée, Lachenaie (Québec) J6W 4M4
Tél.: (514) 471-4776 Fax.: (514) 471-3563
Ligne sans frais: 1 800 538-6408

execaire INC.
AU SERVICE
DE L'AVIATION
DEPUIS 1964

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

Execaire propose à l'industrie de l'aviation des services d'inspections et d'essais non destructifs personnalisés, inégalés et disponibles 24 heures sur 24 à Montréal ou à tout autre endroit car l'équipement est transportable.

. RAYON X
. COURANT DE FOUCAULT
. ULTRASONS
. CONTRÔLE MAGNÉTOSCOPIQUE
. RESSUAGE (CONTRÔLE PAR LIQUIDE PÉNÉTRANT)
. ENDOSCOPIE

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

VOS AVIONS
SONT NOTRE PRIORITÉ!

10225 avenue Ryan, Aéroport International de Montréal
Dorval (Québec) H9P 1A2
TÉL. : (514) 636-7070 - FAX : (514) 636-8644

GARY SMITH, directeur des essais non destructifs

Permis de Transports Canada : 1-68

de chaque entreprise. D'autre part, un projet de tarification horaire unique pour l'ensemble des entreprises concernées a été rejeté par les transporteurs lors d'une réunion qui s'est tenue 2 semaines avant la fermeture de l'appel d'offres.

À ce sujet, selon le juge Trottier le témoignage de M. Jean-François Laflèche, directeur d'une école de pilotage qui a assisté à cette réunion tout en étant nullement intéressé par cet appel d'offres, est éloquent. Il confirme le rejet de toute entente et la décision de chacun de procéder chacun pour soi.

Selon M. Jenner : « Apparemment Hydro-Québec n'a pas réalisé qu'en promettant à chaque transporteur sa part du marché, il éliminait lui-même la concurrence et que chacun soumissionnerait vraisemblablement selon ses tarifs publiés pour les services à la demande. »

Toujours est-il qu'au moment de l'ouverture des soumissions, Hydro-Québec constate, à sa grande surprise, une étroite similitude entre les taux horaires. C'est alors que le Bureau de la concurrence, ayant été mis aux aguets par les questions de l'AQTA, s'enquérit des résultats auprès d'Hydro-Québec et porte des accusations basées sur l'article 47 de la Loi sur la concurrence.

La poursuite prétend qu'étant donné la preuve circonstancielle (identité des soumissions) ainsi que les nombreuses rencontres entre les transporteurs, il ne peut qu'y avoir eu entente et que, tel que requis par la loi, aucun avis en ce sens n'a été donné à Hydro-Québec.

Par contre, lors de son témoignage le chef enquêteur du Bureau de la concurrence a admis qu'Hydro-Québec avait nié avoir garanti à chacun sa part du marché. De plus, il a affirmé que s'il avait connu ces faits, son bureau n'aurait probablement pas poursuivi les transporteurs.

Placés volontairement sous serment, les 11 chefs d'entreprises impliquées ont nié toute entente concernant les taux horaires tout comme M. Jenner. D'ailleurs, le témoignage de celui-ci a été remarqué par le juge Trottier qui a trouvé que ce dernier était très convaincant le qualifiant, par la même occasion, d'homme très compétent dans le domaine.

L'identité des soumissions s'explique principalement par les concessions faites par Hydro-Québec et l'existence de tarifs publics. À ce sujet, le juge Trottier mentionne que la connaissance et l'utilisation des tarifs par les transporteurs ne peuvent être considérées comme une limitation indue à la concurrence étant donné l'obligation imposée à tout transporteur, par l'article 83 de la Loi nationale sur le transport, d'afficher ses prix.

Aussi, le juge énonce clairement dans sa décision qu'en vertu de la Loi sur la concurrence : « Il est donc permis aux parties soumissionnaires d'avoir des discussions aussi élaborées qu'elles le veulent à condition d'aviser le demandeur d'offres si une entente intervient entre elles. »

Par ailleurs, selon le juge Trottier, à défaut d'entente, l'avis n'a pas lieu d'être et c'est ce qui s'est produit dans ce cas-ci.

Selon M. Jenner « Les témoignages contradictoires des représentants d'Hydro-Québec démontrent que quelques employés subalternes en ont trop dit pour leur modeste compétence en la matière, tandis que certains responsables d'Hydro-Québec n'ont pas assez bien encadré leurs subalternes trop bavards. Le juge Trottier lui aussi s'est dit « perplexe » quant au défaut d'Hydro-Québec d'avoir avisé le Bureau de la concurrence de l'octroi de parts du marché.

McCARTHY THABET INC
COURTIERS D'ASSURANCES
SPÉCIALISTES EN ASSURANCES AVIATION
PLACE IBERVILLE IV, 2954 BOUL. LAURIER, BUREAU 790, SAINTE-FOY (QUÉBEC) G1V 4T2
TÉL. : (418) 653-3900 • FAX : (418) 653-8941
LIGNE SANS FRAIS : 1 800 889-2250

DISPATCHER
Formation théorique sur mesure
Richard Taillefer - Instructeur
Météorologie/opérations
708, boul. Saguenay Ouest
Chicoutimi (Qué.) G7J 1A2
(418) 549-4697
Cell.: (418) 540-0828

QUOI DE NEUF?

En congé de maternité depuis la fin de février 1997, votre rédactrice en chef , Johanne Lemelin, a repris le boulot au début de septembre 1997. Ainsi, la publication de votre **Circul'Air** a été interrompue en mai et août 1997. Qu'à cela ne tienne, le magazine québécois du transport aérien est maintenant de retour et compte, comme toujours, vous offrir **des articles plus qu'intéressants sur le monde grouillant de l'aéronautique.**

En passant, Mme Lemelin est maman d'une seconde fille depuis le 12 avril 1997.

Félicitations à **Pôle Air Aviation Inc.;** la première entreprise canadienne dans son secteur d'activités à obtenir la **certification ISO 9002!**

En affaire depuis bientôt 25 ans, Pôle Air Aviation Inc. de Lachine effectue la réparation et la remise à neuf d'instruments et d'accessoires d'aviation.

La plus vieille école de pilotage au Canada, **Laurentide Aviation**, célèbre son **50e anniversaire et s'unit au Cégep John-Abbott** afin de lancer un programme professionnel complet de formation en pilotage commercial.

Les diplômés de ce programme posséderont un Brevet de pilote professionnel (BPP-avion) portant la mention « classe instruments à moteurs multiples (Multi-IFR) » et une excellente formation en administration des affaires et en gestion, de même que des connaissances solides en gestion des ressources d'un poste de pilotage.

Ce certificat reconnu comporte 435 h de cours liés à l'aéronautique, 390 h de formation en gestion des affaires et 200 h de cours de pilotage.

Notez la nouvelle adresse de la **Canadian Business Aircraft Association** (CBAA) : 50 rue O'Connor, suite 1421, Ottawa, Ontario, K1P 6L2.

Nous sommes heureux de vous annoncer que depuis le 2 septembre 1997 **Me Nathalie Ruel** occupe la fonction d'**avocate au contentieux** de **l'Association québécoise des transporteurs aériens.**

Me Ruel a obtenu son diplôme de l'École du Barreau en 1991 et est membre du Barreau du Québec depuis 1992. Elle prépare actuellement une Maîtrise en droit.

Sa formation académique et ses expériences professionnelles lui permettront d'assister l'AQTA et ses membres dans tous les dossiers à caractère légal.

Dulude, Taylor Inc.

409 St-Dizier, Montréal, (Québec) H2Y 2Y1
Tél.: (514) 982-2424 Fax: (514) 982-0912

SPÉCIALISTES DE L'ASSURANCE AVIATION
• Étude • Analyse • Évaluation
• Placement • Gestion

Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec le président, Guy Dulude ou son associé, Dave Taylor qui se feront un plaisir de vous aider.

ON DONNE DES AILES À L'ÉCONOMIE

Pour donner de l'envol à vos ambitions, faire décoller vos affaires ou tout simplement parachuter votre expertise, votre aéroport régional met le monde à votre portée. Pour plus d'information, communiquez avec le directeur régional des aéroports au (514) 633-3254.

Transports Canada Région du Québec | Transport Canada Quebec Region | Canada

PORTRAIT DES GENS

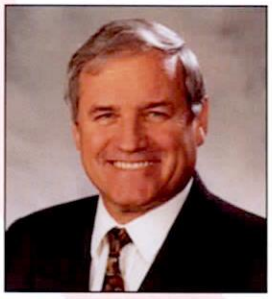
ROBERT PERRAULT
Président et chef de la direction

Originaire de Montréal, M. Perrault possède plus de 20 années d'expérience dans le secteur de l'aviation civile aux ventes, au marketing et développement de nouveaux marchés ainsi qu'aux opérations. Il a occupé différents postes chez Air Canada, notamment directeur général, service clientèle pour l'est du Canada, directeur général des ventes pour le Québec et Ottawa, directeur commercial pour la France et l'Europe de l'Ouest ainsi que directeur de district responsable du Texas, de l'Oklahoma et de la Louisiane aux États-Unis.

M. Perrault est en fonction à Québec chez Air Alliance depuis février 1994. Par sa personnalité et son dynamisme, il a apporté un renouveau chez Air Alliance. Ce gestionnaire favorise le travail d'équipe et la communication. Fier de ses 6 directeurs chevronnés, il les compare à une équipe sportive composée de gens d'expérience et de dynamiques recrues. Pour lui, la sécurité et la satisfaction du client sont des priorités incontournables qui se reflètent à tous les niveaux de l'entreprise.

Installé à Saint-Augustin depuis 3 ans, sa famille et lui adorent la région de Québec. Ce sportif pratique le hockey et plusieurs activités de plein air en famille.

Outre ses activités professionnelles chez Air Alliance, il oeuvre comme premier vice-président à la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et il représente également l'entreprise à de nombreux événements au sein de la communauté économique de la région.

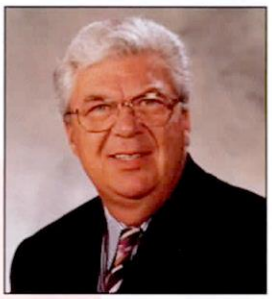


JEAN-GUY BLOUIN
Directeur de l'exploitation

Encore très jeune, il assiste à un atterrissage forcé non loin de la ferme de ses parents. Impressionné, il décide alors de devenir pilote. Avant de réaliser son rêve, M. Blouin obtient un BAC en pédagogie et enseigne près de 2 ans à la Cité des Jeunes de Vaudreuil-Soulanges. Puis, il joint les Forces armées en 1967 et il devient pilote de chasse. Cet homme d'action et de défis aime le style de vie relié à la carrière qui lui a permis d'acquérir plus de 4,500 heures de vol sur les avions de chasse dont le CF5 et le CF18. Il affirme : « J'ai eu une vie de "Top Gun" pendant 20 ans ».

En 1987, il choisit de devenir réserviste pour l'armée de l'air où il détient le grade de brigadier général. Il débute chez Air Alliance comme directeur de l'exploitation en 1996. Sous sa gouverne, on retrouve plus de 130 pilotes et 20 autres employés affectés à l'administration et à la coordination des opérations aériennes, des programmes de vol, de la formation et du recrutement des pilotes. À cet effet, il affirme que « la délégation est de mise ».

Ses temps libres, il les partage entre son épouse, ses enfants, ses projets de rénovation et ses amis.



CLAUDE CONSTANTINEAU
Directeur des ressources humaines

Rien ne le destinait au domaine de l'aviation mais M. Constantineau y travaille depuis près de 40 ans. Ayant participé à de nombreux camps de cadets, à 17 ans il décide de tenter sa chance dans les Forces armées canadiennes. N'ayant pas l'âge requis pour s'enrôler, il déniche un emploi d'agent de rampe/chargement pour la Trans-Canada Airlines qui devint par la suite Air Canada. De 1957 à 1990, il assumera diverses fonctions à Dorval, Bagotville, Sept-Iles et Mirabel et gravit les échelons pour atteindre le poste de directeur des opérations cargo. Après 32 ans de service, il se prévaut d'un programme de préretraite et devient consultant. En 1992, il accepte l'offre d'Air Alliance pour un poste temporaire de directeur des ressources humaines qui devint permanent en 1993.

Homme décidé, il supervise 5 personnes et a la responsabilité de tous les aspects des ressources humaines et du comité d'environnement. Au cours des dernières années, il a négocié 5 conventions de travail et le Manuel des politiques et règlements d'Air Alliance a été élaboré par son équipe.

Marié depuis 1962 et père de 2 grands enfants, cet homme aime meubler ses loisirs par le golf, la pêche, la marche, la lecture et le yoga.

LUCIE FRANCOEUR
Directrice-Marketing et ventes

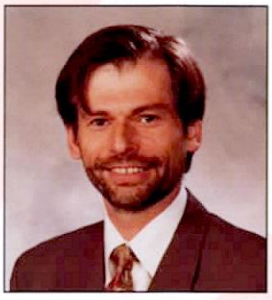
Originaire de Magog, Lucie Francoeur vit à Québec depuis plus de 10 ans. Elle s'est jointe à l'équipe d'Air Alliance en avril 1996 et y dirige le marketing, les ventes, les relations publiques ainsi que l'informatique.

Avant de joindre Air Alliance, elle a oeuvré chez Cargo Marketel, une agence de publicité, à titre de vice-présidente au service à la clientèle, au Mouvement Desjardins comme conseillère en recherche marketing,

Suite page 18

et à l'Université Laval en tant que responsable de formation pratique à la Faculté des sciences de l'administration où elle a enseigné plusieurs cours en marketing. Elle a également travaillé chez Coopers & Lybrand comme conseillère senior en recherche et stratégie marketing.

Diplômée de l'Université de Sherbrooke, Lucie Francoeur détient une Maîtrise ès science en administration des affaires (marketing). Elle a aussi fréquenté Bishop's University à Lennoxville où elle fut une *Lady Gaiters* au basketball. Grande sportive (elle mesure près de 6 pieds...), elle demeure une inconditionnelle du ski alpin, du tennis, du plein air et du vélo.



CHRISTIAN LÉGER
Directeur de la maintenance

Débutant sa carrière chez Air Canada comme apprenti mécanicien en 1978, M. Léger quittera cet employeur après 10 ans de service et une licence de technicien certifié annotée sur les B747, L1011 et DC9, en poche. Le désir de découvrir une autre facette de l'aviation l'amène chez Air Transat pour remplir la fonction de mécanicien navigant et diverses autres occupations qu'un transporteur naissant pouvait offrir.

Son affinité pour la gestion l'incite à joindre l'équipe d'Air Alliance, en 1994, où il dirige une équipe de 70 personnes dont 42 techniciens dédiés à l'entretien de la flotte. La clé du succès selon M. Léger, est la stimulation des communications et ce, à tous les niveaux.

Ayant suivi une formation universitaire en assurance de la qualité, il vise à moyen terme, l'accréditation ISO 9002 de son service. Selon lui : « En examinant de près les détails de la norme ISO, on se rend compte que les similitudes entre nos habitudes journalières et celle-ci, sont telles, que les efforts pour atteindre la tant convoitée accréditation ne sont pas obligatoirement surhumains. »

MARIO LEMAY
Directeur des finances

Le benjamin des directeurs chez Air Alliance a fêté son 30e anniversaire de naissance en décembre 1996. Malgré son jeune âge, c'est aussi le directeur qui a accumulé le plus d'ancienneté chez Air Alliance. Ce comptable agréé a fait toutes ses études dans sa ville natale, Québec.

Après quelques années comme vérificateur qui lui ont permis d'observer la gestion de nombreuses compagnies, il a décidé de consacrer ses énergies et ses compétences à une seule compagnie. Ainsi en 1991, il débute chez Air Alliance à titre d'analyste financier, pour atteindre la direction des finances en février 1997. Avec ses 6 employées, il veille à la santé financière de l'entreprise sous tous ses aspects : « Il faut faire parler les chiffres rapidement, car l'industrie de l'aviation est en perpétuel mouvement. Ainsi, il faut toujours être bien informé pour pouvoir prendre des décisions éclairées. »

Au plan personnel, 2 jeunes garçons (2 ans et 1/2 et 7 mois) viennent combler de leurs prouesses... et occuper les temps libres de leurs parents. M. Lemay se promet de se remettre au ski alpin et aux promenades à vélo. Outre les journées familiales, il adore les soirées regroupant ses proches ou ses amis alors qu'occasionnellement ce violoniste fait le plaisir de tous en jouant quelques mélodies.

RACHID ZIAM
Directeur-Service à la clientèle

En cette fin d'année 1997, M. Ziam célébrera 2 anniversaires : 5 années de service chez Air Alliance et 35 ans dans l'industrie du transport aérien. « J'ai toujours baigné dans l'aviation » dit-il. Il a même connu l'ère du carrousel à pédale comme système de réservation.

En 1962, il débute sa carrière comme agent de comptoir et de réservation chez Air France en Algérie, son pays natal. Après 3 ans, il se tourne vers Air Algérie où son acharnement au travail lui permet de gravir très vite les échelons. En 1992, on lui propose de joindre les rangs d'Air Alliance. La décision est de taille, mais son penchant pour les nouveaux défis l'emporte. Cet homme de tête et d'organisation dirige les escales, le service en vol, le commissariat, le cargo et les relations avec la clientèle qui constituent en quelque sorte le service après-vente d'Air Alliance. Lorsqu'on lui demande sa philosophie de gestion, il cite une pensée de Zig Ziglar : « Les gens ne se soucient pas de ce que vous savez, jusqu'à ce qu'ils constatent à quel point vous vous souciez d'eux! ». « J'applique cette maxime en permanence dans mes relations avec mes clients externes et internes car ce qui compte pour les gens, c'est votre engagement à résoudre leurs problèmes. »

Ses passe-temps: la lecture et la photographie. Il apprécie également faire partager aux autres les subtilités gastronomiques découvertes au gré de ses voyages dans divers continents. Pour cela, il n'hésite pas à revêtir le tablier pour concocter « ses petites recettes personnelles » au grand plaisir des papilles gustatives de ses convives.

CERTAINS HÉLICOPTÉRISTES PARLENT DU FUTUR; NOUS EN PRENONS DÉJÀ DES COMMANDES.

Le nouveau Bell Boeing 609 décolle et atterrit comme un hélicoptère mais vole comme un avion! Certains disent que c'est un prodige de technologie. Nous l'appelons le vol du futur!

Même si on ne peut prédire l'avenir, nous savons comment nous y rendre. Ayant 2 fois plus d'autonomie de vol et étant 2 fois plus rapide qu'un hélicoptère conventionnel, le nouveau modèle Bell Boeing 609 va complètement changer votre façon de voyager. Si vous espériez un nouveau moyen de transport aérien, regardez bien, le futur est arrivé!

Pour de plus amples informations s'adresser au 12 800 rue de l'Avenir, Mirabel (Québec) Canada, J7J 1R4, ou appeler le (514) 437-2729, ou visiter notre site internet : www.bellhelicopter.textron.com

Bell Helicopter TEXTRON

Une division de Textron Canada ltée

©1997 Bell® Helicopter Textron Inc., all rights reserved.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevues et textes:
Johanne Lemelin et
Me Nathalie Ruel

Photos:
Claude Mathieu et
Benoît Camirand

Fin des années 1980; Air Canada entreprend de redéfinir le service offert dans ses marchés secondaires au Canada.

À cette fin, elle choisit de s'adjoindre à des transporteurs régionaux par des ententes commerciales et des acquisitions.

Au Québec, la société se crée une filiale, Air Alliance, dont la mission sera de desservir cette province à sa place.

(De g. à d. : Mario Lemay, dir. finances; Lucie Francoeur, dir. marketing et ventes; Claude Constantineau, dir. ress. humaines; Robert Perrault, prés.-dir. gén.; Rachim Ziam, dir. serv. clientèle; Christian Léger, dir. maintenance; Jean-Guy Blouin, dir. exploitation)

Depuis le 27 mars 1988, Air Alliance a pour mandat d'offrir un nouveau service de qualité à la population québécoise tout en assurant, dans la mesure du possible, les mêmes services qu'Air Canada, sa société mère, qu'elle alimente en passagers. Lors de la conférence de presse du lancement de la compagnie, Gilles Filiatreault, alors président-directeur général, affirmait : « Les employés d'Air Alliance sont déterminés à fournir au public voyageur québécois un service fiable et de haute qualité, tout en retenant la sécurité au sol et en vol comme notre responsabilité première. »

L'appellation choisie pour l'entreprise symbolise bien des choses pour ses dirigeants. Air Alliance = *alliance* privilégiée des transporteurs affiliés d'Air Canada entre eux avec l'intégration de leurs services; *alliance* qu'ils recherchent avec leurs partenaires de l'industrie, et enfin, *alliance* qu'ils désirent créer entre leur clientèle et eux-mêmes. Et pourquoi stationner Air Alliance dans la capitale politique plutôt qu'aéroportuaire? Québec constitue le point central et le cœur de leur réseau; la qualité de vie possible pour leur personnel; la langue de travail soit le français, et la possibilité de créer leur propre image.

Air Alliance a opté pour le Dash-8 comme pilier de sa flotte aérienne car cet avion est éprouvé et reconnu pour son efficacité sur de courts trajets et dans l'environnement atmosphérique canadien. En plus, il répond aux besoins du transporteur quant au réseau de villes qu'il desservira. En prime, le Dash-8 est de conception canadienne facilitant ainsi son approvisionnement en pièces. Au coût de 10 millions l'unité, plus 10 % pour assurer un stock de pièces de rechange, l'investissement est majeur.

LE DÉCOLLAGE

Air Alliance entreprend ses premières liaisons quotidiennes entre Québec-Montréal, Bagotville-Montréal et Québec-Ottawa à l'aide de 65 employés et 2 Dash-8. De juin 1988 à avril 1989, elle accuse réception de 4 Dash-8 supplémentaires et moins d'un an après son vol inaugural, le transporteur dessert 13 destinations et a atteint son seuil de rentabilité.

L'année 1989 se termine avec un chiffre d'affaires de près de 30 millions, soit le triple de 1988, et un total de 180 employés et 7 Dash-8. Il faut dire que la compagnie exploite alors 78 vols quotidiens dont 102 départs par jour de semaine.

Les appareils numéros huit et neuf arrivent le 4 février 1990 et avec cet ajout, Air Alliance déclare une avance de 2 ans sur son plan d'affaires. Le vent dans les ailes, l'entreprise compte jusqu'à 15 Dash-8 en 1992 et 1993. Et, bien implanté dans la province de Québec, le transporteur s'envole vers sa première destination internationale : Boston.

Salle des équipages

LE VIRAGE

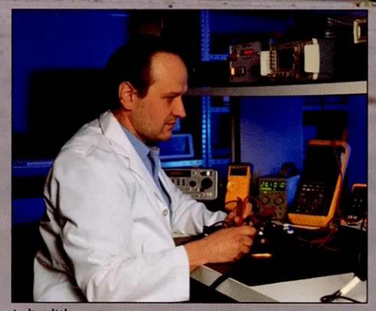
En février 1994, Robert Perrault devient président-directeur général de la compagnie. Celui-ci constate rapidement que le profil d'Air Alliance ne répond plus aux besoins du marché qui se veut en crise. « Il fallait ajuster l'offre à la demande. » affirme-t-il. Ainsi, le 12 avril 1996 il annonce l'acquisition prochaine de 5 avions de type Beech-1900D. Cet investissement de 40 millions permettra au transporteur d'offrir de nouveaux types de services : ajout de fréquences, liaisons directes, nouvelles destinations et une structure

Répartition

tarifaire concurrentielle dépendant des marchés. Avec comme slogan : « Nouvel équipement, nouvel avantage », les Beech-1900D débutent leur service officiellement en septembre 1996.

LA CROISIÈRE

Aujourd'hui, Air Alliance réalise avoir fait un bon choix. Christian Léger, directeur de la maintenance, affirme : « Notre flotte de 6 Dash-8 et 5 Beech-1900D est fiable à 99 %. »



Atelier d'électronique

Tandis que Lucie Francoeur, directrice du marketing et des ventes, ajoute : « Notre horaire d'automne/hiver 1997/98 est particulièrement bien adapté aux exigences du marché. Il combine à la fois fréquence accrue et vols sans escale, une formule gagnante rendue possible par l'acquisition de nos Beech-1900D l'an dernier. »

L'horaire d'Air Alliance offre 113 vols par jour en semaine et rejoint 11 villes de la province de Québec en plus d'Ottawa, Wabush, New York (Newark) et Hartford. Notons que le transporteur opère, entre autres, des vols sans escale entre Québec et Ottawa, Québec et l'Abitibi ainsi qu'entre l'Abitibi et Toronto.

Atelier des moteurs

Outre ses avions et son horaire, à l'unanimité de la direction, le travail d'équipe et la devise répandue « Le client d'abord » semblent constituer des atouts considérables pour Air Alliance. Et, chaque directeur semble se faire un devoir de suivre la devise de M. Perrault : « Si on prend soin de nos employés, ils prendront soin de nos clients. » Entre autres, ceci prend forme dans l'aspect humain que M. Rachid Ziam, directeur du service à la clientèle, apporte à ses décisions et par la franchise dont fait preuve M. Claude Constantineau, directeur des ressources humaines, dans ses relations avec les 350 employés de l'entreprise.

M. Mario Lemay, directeur des finances, rappelle qu'Air Alliance est la propriété à 100 % d'Air Canada mais qu'elle jouit d'une très grande latitude au niveau stratégique et opérationnelle ce qui constitue un autre avantage pour ce transporteur.

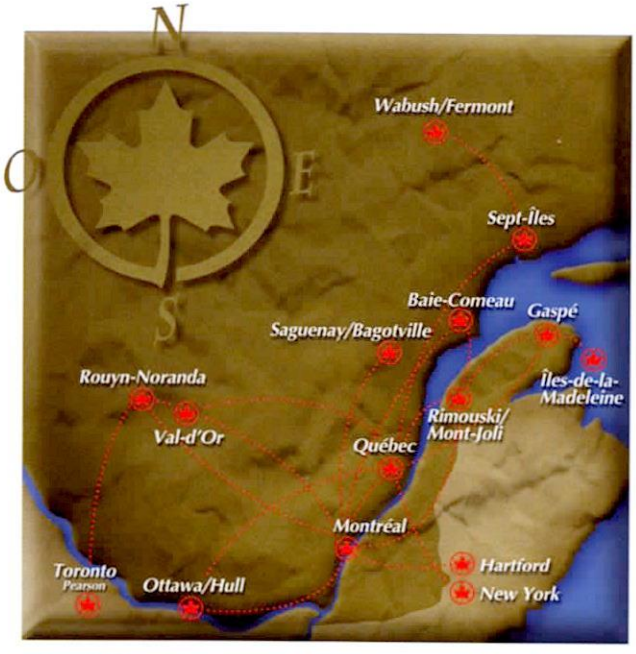
En 1997, Air Alliance conclura sans doute l'année avec un bilan commercial d'environ 350 000 passagers véhiculés, principalement des gens d'affaires (75 %). Des efforts sont toutefois fournis sur une base continuelle pour attirer davantage le « grand public » à prendre l'avion : tarifs escomptés durant les week-ends, vente de sièges durant l'été, promotion ici comme à l'étranger, ...

La plus jeune filiale d'Air Canada fêtera sa première décennie en mars 1998. Compte tenu de l'évolution constante du transport aérien au Québec, Jean-Guy Blouin, directeur de l'exploitation, termine en disant : « Air Alliance représente un superbe défi que relève fièrement une équipe dynamique. »

airAlliance

Capacité (sièges) :	37
Équipage :	2 pilotes, 1 agent de bord
Longueur :	22,3 m (73 pi)
Envergure :	25,9 m (85 pi)
Hauteur :	7,5 m (24,5 pi)
Moteurs :	2 turbopropulseurs Pratt & Whitney 120A (2 000 SHP)
Vitesse :	520 km/h (322 mi/h)
Autonomie :	1 950 km (1 210 mi)
Altitude :	7625 m (25 000 pi) avec cabine pressurisée à 2 440 m (8 000 pi)
Poids à vide :	10 215 kg (22 500 lb)
Poids max. au décollage :	15 663 kg (34 500 lb)

Capacité (sièges) :	18
Équipage :	2 pilotes
Longueur :	17,4 m (57,10 pi)
Envergure :	17,4 m (57,11 pi)
Hauteur :	4,3 m (14,10 pi)
Moteurs :	2 turbopropulseurs Pratt & Whitney PT6A-67D
Vitesse :	550 km/h (341 mi/h)
Autonomie :	1360 km (844 mi)
Altitude :	7625 m (25 000 pi) avec cabine pressurisée à 2 745 m (9 000 pi)
Poids à vide :	4 994 kg (11 000 lb)
Poids max. au décollage :	7 695 kg (16 950 lb)



airAlliance
611, 6e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage, Sainte-Foy (Québec) G2E 5W1
Tél. : (418) 872-7622 ou **1-800-872-3715, Fax : (418) 872-9716**
Réservations : 1-800-361-8620 ou contacter votre agent de voyages

airAlliance
UN MONDE D'AVANTAGES

Québec-Ottawa, Québec-Abitibi, Abitibi-Toronto, Montréal-Baie-Comeau/Mont-Joli, Montréal-Hartford, sans escale... Autant de nouveautés et d'avantages que vous offre Air Alliance depuis son acquisition d'appareils Beech-1900D.

Air Alliance fait partie, à titre de transporteur *Liaison*, de la grande famille Air Canada et de ses partenaires de la récente *Star Alliance*.

LA FORMATION : UN CAPITAL À INVESTIR ET À PROTÉGER

Que la formation soit obligatoire ou non, il peut être avantageux pour l'employeur d'examiner l'opportunité de conclure une entente avec les membres du personnel qui en bénéficient. Entre autres, une telle entente peut prévoir le remboursement de la totalité ou d'une partie des frais afférents à cette formation advenant que l'employé quitte son emploi à l'intérieur d'un délai trop court.

Pour être valable, une telle entente doit toutefois respecter certaines conditions. Par exemple, dans un milieu syndiqué, un engagement à payer ou à rembourser les frais d'entraînement qui interviendrait sans la participation du syndicat pourrait être déclaré nul. Le juge Désylet en a décidé ainsi dans un dossier où le demandeur engagé à titre de pilote avait signé une telle entente, sans la participation du syndicat.

Dans ce litige, la preuve a, en outre, démontré que le pilote qui désirait l'entraînement n'avait probablement pas obtenu toutes les informations pour comprendre le contenu de cet engagement.

Ce dossier a été soumis à la Cour dans le contexte d'une action en réclamation de salaire prise par le pilote suite à sa démission survenue 7 mois après son engagement. La compagnie aérienne a alors soulevé que même si elle lui devait du salaire selon le contrat signé avec le pilote, elle pouvait déduire de ce salaire un montant investi dans la formation qu'il a reçue. Quant à lui, le pilote prétendait que ledit contrat était, d'une part, contraire au Code civil et, d'autre part, que cette entente individuelle était inopposable dans un contexte syndiqué.

Le juge a accepté le fait que cette entente allait à l'encontre de certains articles du Code canadien du travail reconnaissant le rôle exclusif de l'agent négociateur. Syndiqué ou non, il est finalement essentiel de noter qu'au niveau civil, une telle entente est valide pourvu qu'elle ne soit pas déraisonnable ni abusive et que l'employé en comprenne les termes.

Par ailleurs, une attention particulière devrait être portée sur la durée de l'engagement et sur le montant en jeu (Code civil, art. 6, 7, 1398 et ss., 1437). La majorité des cas prévoit que le remboursement se fait en fonction d'un barème variant selon le moment où se situe le départ de l'employé qui a bénéficié de la formation.

En conclusion, il est donc faux d'affirmer, comme on l'entend parfois circuler dans le milieu aérien, que de telles ententes sont, d'avance, nulles. À l'ère où un maraudage féroce sévit entre compagnies aériennes et où les coûts de formation sont très onéreux, l'employeur a non seulement le droit mais il a nettement intérêt à protéger le capital investi au profit de son personnel.

Si ce sujet vous intéresse davantage, n'hésitez pas à communiquer avec :

Me Luc Beaulieu et Associés, Ogilvy Renault.

Me Isabelle Cantin

INNOTECH AVIATION SERVICES INC

Bureau chef
212, 2e Avenue
Aéroport de Québec
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél.: (418) 872-3717
Fax: (418) 872-9498

AÉROPORT DE QUÉBEC

Services	(418) 872-3717
	(418) 872-3718
Unicom	123.0

AÉROPORT DE DORVAL

Services	(514) 636-5870
Fax	(514) 636-9036
Unicom	129.3

AÉROPORT DE MONT-JOLI

Services	(418) 775-4020
Fax	(418) 775-4020
Mini-Page	(418) 724-5390

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Services	(418) 962-3143
Fax	(418) 968-3133

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

Services	(418) 677-2555
Fax	(418) 667-2555
Mini-Page	(418) 693-7116

AÉROPORT DE WABUSH

Services	(709) 282-5525

Vendeurs Produits Aviation

CONGRÈS

22e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

PROGRAMME

MERCREDI, 3 DÉCEMBRE 1997

8 h 00 Inscription

9 h 00 Ateliers sectoriels :
- Brousse
- Écoles de pilotage
- Hélicoptères
- Lignes et nolisement

12 h 00 Dîner-conférence offert par **AON REED STENHOUSE**

13 h 30 Remise du «Trophée Plein Vol» et remise de prix offerts par l'**AQTA**

14 h 00 M. Arthur Andreassen de Nav Canada :
- Bilan, plan de vol et redevances

14 h 50 M. Patrick Carrier de Transports Canada :
- Échanges Canada, États-Unis et Mexique (ALENA)

15 h 35 M. Gilles Chiasson du Centre de Services Excel :
- Régime universel d'assurance-médicaments et ses opportunités

16 h 00 Assemblée générale annuelle

17 h 00 Cocktail d'ouverture du congrès et du salon commercial offert par **BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE**

19 h 00 Soirée libre

JEUDI, 4 DÉCEMBRE 1997

7 h 00 Inscription

7 h 30 Déjeuner offert par **PÉTRO T**

9 h 00 Ateliers fonctionnels offerts par **TRANSPORTS CANADA ET l'AQTA :**
- Licences et formation du personnel
- Navigabilité aérienne
- Services de la navigation aérienne

12 h 00 Dîner offert par **EUROCOPTER CANADA**

13 h 30 Ateliers fonctionnels offerts par **TRANSPORTS CANADA ET L'AQTA :**
- Navigabilité aérienne
- Aérodromes et aéroports
- Services aériens commerciaux

17 h 00 Cocktail de fermeture du congrès et du salon commercial offert par **AIR ALLIANCE**

18 h 30 Tirage des prix de présence offerts par **AIR ALLIANCE, AIR ALMA, COMPLEXE TOURISTIQUE DAM-EN-TERRE, LIGNES AÉRIENNES CANADIEN INTERNATIONAL LTÉE/INTER-CANADIEN ET ROYAL.**

19 h 00 Fin du 22e congrès et du salon commercial

Le programme officiel du congrès est une commandite de **BELL HELICOPTER TEXTRON,** le support thématique de **LA PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE** et les pauses-café de **ROYAL.**

EXPOSANTS

Les participants au 22e congrès annuel de l'AQTA pourront visiter plusieurs kiosques d'exposition dont:

ACRO AEROSPACE
•
AÉRO MAGASIN
•
AEROSPACE TURBINES INTERNATIONAL
•
AEROSPACE WELDING INC.
•
AVIATION B.L. INC.
•
BELL HELICOPTER TEXTRON
•
BRITISH AEROSPACE
•
CANADIAN BUSINESS AIRCRAFT ASSOCIATION
•
CESSNA CARAVAN
•
COMPOSITE TECHNOLOGY CANADA LTD
•
DAC INTERNATIONAL
•
DIRECTION TRAVAIL
•
EUROCOPTER CANADA
•
FAIRCHILD DORNIER
•
GALLET SÉCURITÉ INTERNATIONALE
•
HELICOPTER SURVIVAL AND RESCUE SERVICE
•
KRISPY KERNELS
•
NAV CANADA
•
PLATTSBURG AIRBASE REDEVELOPMENT CORPORATION
•
PÉTRO T
•
PRATT & WHITNEY
•
SAAB AIRCRAFT OF AMERICA
•
SERVICES D'AVIATION INNNOTECH INC.
•
TEXTRON LYCOMING
•
TRANSPORTS CANADA - AVIATION CIVILE
•
WORLD WEATHERWATCH

Quelques emplacements sont encore disponibles. Premier arrivé, premier servi!

NE MANQUEZ PAS L'ÉVÉNEMENT AÉRIEN DE L'ANNÉE

Le 22e **Congrès Annuel de l'Association québécoise des transporteurs aériens** aura lieu les **3 et 4 décembre 1997** à l'hôtel **Loews Le Concorde de Québec.**

Pour toutes informations concernant ce congrès, contactez l'AQTA :
Téléphone :(418) 871-4635
Télécopieur : (418) 871-8189

QUOI DE NEUF?

Transports Canada-Aviation civile à Ottawa confirme **Ken Mansfield** au poste de directeur à la Certification des aéronefs et **Don Sherritt** comme directeur-Maintenance et construction des aéronefs.

Par ailleurs, nous apprenons que **Don Spruston** a quitté son poste de directeur général-Aviation civile le 1er novembre 1997.

Dorénavant, on n'entendra plus parler de la CALPA (Canadian Air Line Pilots Association) car elle s'est fusionnée avec l'ALPA (Air Line Pilots Association).

ALPA-Canada, dont le président se nomme John Dunlop, aura un bureau en Ontario et un en Colombie-Britanique.

Le siège social de l'ALPA sera situé près de Washington DC. Cette association regroupe environ 46,000 pilotes de 45 transporteurs canadiens et américains.

Si un internaute consulte le « **www.navcanada.ca** » puis, qu'il demande le code d'identification d'un aéroport (ex : CYQB), il pourra consulter le nouveau site de météorologie aéronautique créé conjointement par Nav Canada et Environnement Canada. Et c'est gratuit!

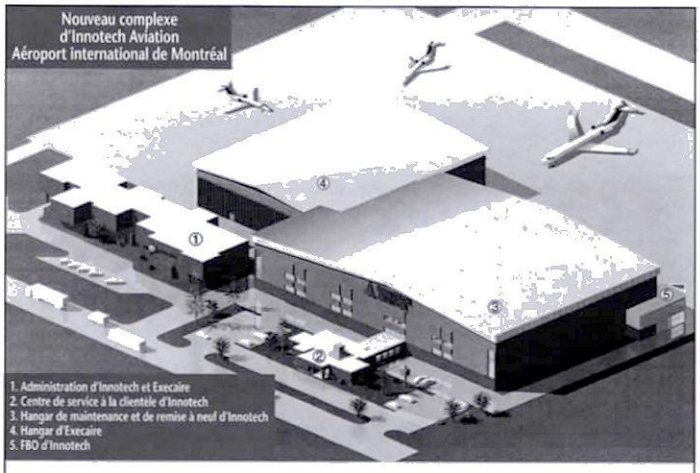
Nouvelle vocation chez **Eurocopter Canada Limitée** (ECL); distributeur pour Mitsubishi Electric Sales Canada Inc.

En effet, ECL s'occupe maintenant de la distribution, la vente et le support du **Mitsubishi Mobile MSAT Communicators.** Nous parlons ici d'un nouveau système de téléphone par satellite pour hélicoptères, lequel inclut la transmission de fax et de données informatisées en vol ou au sol.

L'aéroport de **LG-2** (Grande-Rivière) se refait une beauté!

Réasphaltage de la piste et de la voie de circulation ainsi qu'amélioration du système d'aides visuelles.
Coût : 2 880 086 $

Depuis peu propriété de la **Ville d'Alma**, l'aéroport du même nom améliore sa sécurité. Ce projet au coût de 996 300 $ se réalise en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du gouvernement fédéral qui fait partie de la Politique nationale des aéroports.



Rappelons-nous qu'en novembre 1996, **Innotech Aviation** vendait son centre de finition du Challenger de Canadair à Bombardier.

Loin de cesser ses activités pour autant, cette compagnie inaugurera, en décembre 1997, **un complexe de 11 5 M$.** Et, elle prévoit que le nombre de ses employés à Montréal passera de 224 à 325, d'ici deux ans.

Parallèlement, Innotech regroupe ses opérations techniques avec ceux d'Execaire, sa compagnie soeur. Ce complexe de 70 000 pi², situé à l'aéroport de Dorval, sera parmi les plus modernes et les mieux équipés en Amérique du Nord.

Innotech Aviation effectue la maintenance et la remise à neuf d'avions et offre des services aéronautiques (FBO).

Depuis 1979, **Air Alma** assure un service aérien régulier à cet aéroport.

Un avion ou un hélicoptère à faire peinturer? Pas de problème, **M. Locas est de retour chez Noilco**.

Pour pouvoir bénéficier de ses 20 ans d'expérience, vous pouvez le rencontrer au 200, rue Brandford à Lachute ou lui téléphoner au : (514) 562-1499

Depuis la mi-octobre, la vice-présidente du conseil d'administration de l'AQTA et directrice des écoles, **France Trottier**, travaille pour **Avionair**.

Afin de mieux desservir sa clientèle de la Rive-Sud de Montréal et des Cantons de l'Est, le 14 octobre dernier **Transports Canada** a ouvert un **nouveau centre régional.**

Ainsi, 11 personnes sont maintenant affectées à **l'aéroport de St-Hubert** pour offrir des services :

- d'aviation générale et maintenance (514) 926-4774
- d'aviation commerciale et d'affaires pour les avions (514) 235-3502 et pour les hélicoptères (514) 235-3508

JEAN-FRANÇOIS BÉRUBÉ

Consultant en formation
sur le transport aérien des marchandises dangereuses

Conforme aux exigences de Transport Canada

32 rue St-Antoine, Loretteville (Québec) G2B1L7
Tél.: (418) 847-3247

CENTRE DU PILOTE VIP PILOT CENTRE

• LES PLUS BAS PRIX
• EXPÉDITION LE JOUR MÊME

CARTES
CANADA
USA

1-800-361-1696

NOILCO
177263 Canada inc.

20 ans d'expérience
à votre service

. Peinture d'avions & d'hélicoptères
. Service professionnel
. Qualité

Estimation gratuite

Bob N. Locas
Tél. : (514) 562-1499
Fax : (514) 562-2409

200, rue Brandford
Lachute (Québec)
J8H 4M4

McCARTHY THABET INC
COURTIERS D'ASSURANCES

SPÉCIALISTES EN
ASSURANCES AVIATION

PLACE IBERVILLE IV, 2954 BOUL. LAURIER, BUREAU 790, SAINTE-FOY (QUÉBEC) G1V 4T2
TÉL.: (418) 653-3900 • FAX: (418) 653-8941

LIGNE SANS FRAIS: 1 800 889-2250

AERO STRUCTURE
ENR

PROP.: KEN WOOD – GUY HÉROUX
AMO - MAINTENANCE - STRUCTURE
MODIFICATION - IMPORTATION

Aéroport Lachute
440, boul. de l'Aéroparc, Lot #4
Lachute (Québec) J8H 3R8

Tél.: (514) 562-0670
Fax: (514) 562-0676

PETRO T

AÉROPORT
INTERNATIONAL
JEAN-LESAGE

BUREAUX & HANGAR
À LOUER

- Localisation stratégique (Delta)
- Facile d'accès
- Accès directement du côté ville et du côté piste
- Système de sécurité
- Aménagement fonctionnel et personnalisé
- Stationnement extérieur (auto)
- Stationnement intérieur et extérieur (aéronef)
- Héliport sur le terrain

POUR INFORMATION CONTACTEZ :
JACQUES CONTANT
(819) 474-2626

AERONEUF INSTRUMENTS LTÉE LTD

Révision
Réparation
Vente
Échange

Pour tous vos besoins en instrumentation
For all your instrument needs

Overhall
Repair
Sales
Exchange

2064, ave. Chartier, Dorval, Québec H9P 1H2 • Téléphone: (514) 631-2173 • Fax (514) 631-3339

QUOI DE NEUF?

Selon le président de la Chambre de commerce de Sainte-Foy, François Boulay, **la privatisation de l'aéroport de Québec s'annonce financièrement douloureuse pour les transporteurs aériens.**

En effet, l'exploitation aéroportuaire compte d'énormes déficits lesquels devront être comblés par une hausse importante dans les frais aux utilisateurs.

Alexander & Alexander de New York et Reed Stenhouse du Canada ont fusionné avec Aon Corporation de Chicago et leur nouvelle raison sociale porte le nom de **Aon Reed Stenhouse Inc.**

La firme de **courtage d'assurance et de services-conseils** du groupe Aon compte 400 bureaux dans 80 pays.

Suite au départ de Jacques Auger, **Richard Caccione** occupe le poste de **président-directeur général des Aéroports de Montréal.**

Par ailleurs, cet organisme a nommé **Raymond R. Monette** comme **directeur de l'aéroport international de Mirabel.**

Les **Airbus 340-500 et 340-600** lancés commercialement lors du Salon aéronautique de Bourget, se vendent bien. **Air Canada** a annoncé son intention d'en acquérir 2 du modèle A340-500 et 3 du modèle A-340-600 tandis que **Virgin Altantic Airways** exploitera 16 aéronefs A-340-600.

De plus, Air Canada a pris option pour 10 aéronefs supplémentaires.

Toulouse, 11 décembre 1967; **Concorde** 001 effectuait sa première sortie officielle. 30 ans déjà!

Depuis le 1er août 1997, **Philippe Doucet** remplace Roger Gravel au poste de **directeur du marketing chez Aérotaxi/CESPA Inc.** Ce dernier profite maintenant d'une retraite bien méritée.

Félicitations à **Cargair Ltée!** Pour la 2e année consécutive, l'entreprise s'est méritée le **« Sales Master Award ».**

Annuellement, Cessna accorde cet honneur à un concessionnaire ayant augmenté son chiffre d'affaires de façon significative.

Par intérim, **John Crichton**, président de l'ATAC, assumera les fonctions de **président et chef de la direction de Nav Canada.** Il remplace Kenneth Copeland qui se lance dans de nouvelles entreprises.

Parmi ses premiers gestes de P.-D. G., M. Crichton a coupé la commandite financière de Nav Canada pour le congrès de l'AQTA.

En octobre 1997, la compagnie américaine **Midway Airlines** a commandé **10 Regional Jet (RJ)** le tout pour une valeur de 288 M$ incluant la formation des pilotes, des mécaniciens et un approvisionnement en pièces. De plus, ce transporteur a réservé des droits d'acquisition sur 20 autres appareils.

Ainsi, **Bombardier** inscrit dans ses livres un total de **298 comman-des fermes** pour ses RJ. De ce nombre, 186 avions volent présentement et 112 restent à livrer.

Hé non, il n'y avait pas d'homme parmi les membres d'équipage du vol entre Montréal, Québec et Sept-Iles qu'a effectué **Inter-Canadien** en ATR-42, le 20 juillet 1997.

Photo : Didier Debusschere, Journal de Québec

De g. à d.; la première officière Dorothée Gagnon, l'agente de bord Sonia Nadeau, la commandante de bord Nancy Têtu et l'agente de bord Nathalie Granger.

Succédant à Guy J. Ruelland, **Lucie Cousineau** occupe officiellement le poste de **directrice à L'École nationale d'aérotechnique du Collège Édouard-Montpetit.**

Date à retenir; **1er août 1997**, jour de l'annonce de l'acquisition de McDonnell Douglas par Boeing et, par le fait même, de la naissance de **The Boeing Company**.

Phil Condit est président-directeur général de cette compagnie et Harry Stonecipher, directeur général.

Ce nouveau groupe, qui emploie près de 20 000 personnes, détient 84 % de la flotte mondiale d'avions commerciaux actuellement en service et son carnet de commandes occupe 64 % du marché mondial.

Avec l'arrivée de l'automne, **Transports Canada** a annoncé que plusieurs travaux se sont terminés dans divers aéroports québécois, dont ceux des villes de **Schefferville, Sept-Iles, Mont-Joli, Natashquan, Kuujjuaq et Québec.**

1er septembre; un **Lockheed 10A Electra** effectue son premier vol commercial entre Vancouver et Seattle.

C'était en 1937 et la compagnie s'appelait Lignes aériennes Trans-Canada aujourd'hui **Air Canada.**

ANNONCE DE NOMINATIONS

Le président et chef de la direction par intérim, M. John Crichton, et le vice-président de l'Exploitation, M. Pierre J. Proulx, sont heureux d'annoncer la nomination des directeurs régionaux affectés à chacune des six régions d'exploitation de la société.

M. Jacques Chamberland est nommé directeur dans la région de l'Atlantique, poste qu'il occupait déjà à titre intérimaire. En 1995-1996, c'est lui qui dirigeait l'équipe de mise en oeuvre de la commercialisation du service de navigation aérienne (SNA) dans la région. De 1991 à 1996, il y était directeur régional des services de la circulation aérienne.

M. Victor Dupéré est nommé directeur de la région du Québec, poste qu'il occupait déjà à titre intérimaire. En 1995-1996, c'est lui qui dirigeait l'équipe de mise en oeuvre du SNA dans la région. De 1989 à 1996, il était directeur régional des services de la circulation aérienne à Transports Canada, région du Québec.

M. David Washington est nommé directeur de la région de l'Ontario, poste qu'il occupait déjà à titre intérimaire. En 1995-1996, c'est lui qui dirigeait l'équipe de mise en oeuvre du SNA dans la région. De 1991 à 1996, il était directeur régional des services de la circulation aérienne à Transports Canada, région de l'Ontario.

M. Allan Sutherland est nommé directeur de la région du Centre, poste qu'il occupait déjà à titre intérimaire. En 1995-1996, c'est lui qui dirigeait l'équipe de mise en oeuvre du SNA dans la région. De 1991 à 1996, il y était directeur régional des services de la circulation aérienne.

M. Robert Corkett est nommé directeur de la région de l'Ouest. Il vient du siège social, où il était jusqu'à tout récemment directeur, Exigences du système de navigation aérienne. En 1995-1996, il était directeur exécutif de l'équipe de mise en oeuvre du SNA. De 1991 à 1995, il était directeur général du Groupe Aviation de Transports Canada dans la région de l'Atlantique.

M. Andris (Andy) Vasarins est nommé directeur de la région du Pacifique, poste qu'il occupait déjà à titre intérimaire. En 1995-1996, c'est lui qui dirigeait l'équipe de mise en oeuvre du SNA dans la région. De 1991 à 1996, il y était directeur régional des services de la circulation aérienne.

« Notre équipe de directeurs régionaux a joué un rôle important dans la transition au secteur privé, a déclaré M. Crichton. Je sais que chacun d'eux, dans sa région respective, mettra ses qualités de chef au service de la vision de NAV CANADA, qui est de devenir le service de navigation aérienne le plus respecté au monde. »

Les directeurs régionaux sont responsables de la gestion courante des activités de NAV CANADA dans chacune de ses régions d'exploitation.

NAV CANADA est une société sans capital-actions qui assure à l'échelle nationale les services de navigation aérienne civile suivants : contrôle de la circulation, information de vol, renseignements météorologiques, services consultatifs d'aéroport et aides électroniques à la navigation.

QUOI DE NEUF?

Le **42e Salon international du Bourget en France** a attiré bien des gens. Il faut dire que cet événement représente le plus gros salon aérospatial au monde. **Bilan 1997** : 286 037 visiteurs, 1853 exposants de 45 pays, une exposition statique qui a couvert 177 000 m², 230 aéronefs présentés et près de 70 milliards F en contrats.

À cet événement, près de la maquette de l'aéronef convertible 609 (Bell Boeing), à gauche, **Dennis Lacroix directeur du marketing de Bell Helicopter Textron** et à droite **Bertrand Perron président des Hélicoptères Abitibi et du conseil d'administration de l'AQTA**, ainsi que son **épouse Line Tardis**.

Dans le cadre de la **Politique nationale des aéroports**, des négociations sont présentement en cours pour la cession de plusieurs aéroports dont, entre autres, : **Mont-Joli, Rimouski, Baie-Comeau, Kuujjuaq et Val d'Or.**

Par ailleurs, l'aéroport de **Sherbrooke** est maintenant la propriété de la ville du même nom et si ce n'est pas déjà fait, le même scénario semble à l'horizon pour les villes de **Gaspé et Saint-Jean-sur-le-Richelieu.**

Le nouveau président de **Diamond Aircraft** se nomme **Michael Slingluff.**

Cette compagnie distribue des aéronefs de modèles Katana DA20, Katana DA20C et de Katana Xtreme.

23 octobre 1967; le premier bombardier d'eau **Canadair CL-215** a pris son envol. Cet avion a sauvé bien des arbres depuis 30 ans.

Terre sans Frontières récidive! Encore une fois cette année, l'organisme de coopération internationale procédera, le 27 novembre 1997, **au tirage d'une Mercedes-Benz 4X4 Classe-M.**

Pour obtenir un billet au coût de 100,00 $, contactez le : (514) 659-7313 ou le 1-800-268-7880.

Le système secondaire intégré de commandes de vol, le système de protection contre le décrochage et l'instrumentation de secours intégrée du **Canadair CRJ-700 de Bombardier** seront fournis par **Sextant Avionique Canada Inc.** de Montréal.

Cette compagnie, créée il y a seulement trois ans, compte environ 30 employés.

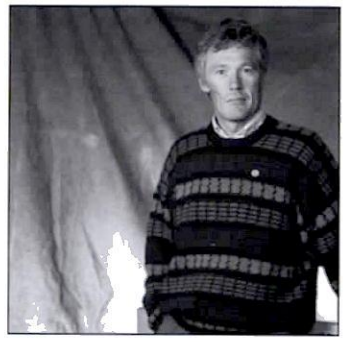
Nomination chez **Bombardier**, Division des avions régionaux. **M. Jean-Louis Pérée** comme premier directeur de la maintenance et de l'ingénierie.

Retour aux années 1970. **Royal Express**, la nouvelle filiale de Royal Aviation prévoit offrir, à partir de Dorval, un réseau de services réguliers et quotidiens à tarif réduit. Toutefois, Aéroports de Montréal (ADM) doit consentir à ce que ces vols soient exploités à partir de cet aéroport.

Si ce projet devient réalité, un aller simple entre **Dorval et Québec** coûtera **69 $** et **89 $** entre **Dorval et Toronto.**

Royal Express veut offrir un vol quotidien entre Dorval et Fort Lauderdale à compter du 3 novembre et 2 vols par jour aller-retour entre Dorval et Québec et entre Dorval et Toronto, à compter du 30 mars 1998. Le transporteur compte aussi desservir Calgary et Vancouver, à partir de Dorval, dès le 24 juin 1998.

Rolls-Royce a mandaté sa filiale de Lachine comme chef de file mondial pour le montage et les essais de toutes les nouvelles turbines à gaz industrielles dérivées de ses moteurs aéronautiques. (Avon, RB211 et Trent industriel).



John Scholefield vient d'acquérir **l'Aéroclub de Montréal.** Figure bien connue dans le milieu, M. Scholefield préside déjà la compagnie Laurentide Aviation. Il affirme : « J'ai fait un bon mariage. Ce sont 2 bonnes équipes qui travailleront bien ensemble. »

Sous la direction de Tom Herron, l'Aéroclub gardera sensiblement la même équipe, dont : André Lafleur, Roger Ménard, Janine Leclerc, Richard et Claude Desjardins.

Comme amélioration, M. Scholefield compte, entre autres, équiper de GPS les 25 avions de l'Aéroclub de Montréal. Depuis un an, les 15 avions de Laurentide Aviation sont munis de ce système et il a constaté que cet investissement en valait vraiment la peine.

Le **Learjet 45 de Bombardier** prendra sa place sur le marché aéronautique d'ici la fin 1997. De taille moyenne (8-9 places), ce biréacteur d'affaires vole grâce à deux turboréacteurs **Allied Signal TFE731-20.** Son prix équipé en usine = 7,9 M$ US.

CHIRURGIE OCULAIRE AU LASER, ATTENTION!

Il n'y a pas si longtemps, une vision sans moyen correctif faisait partie des exigences de Transports Canada pour l'obtention d'un certificat médical. Puis, les normes ont évolué amenant l'acceptation du port des lentilles cornéennes.

Maintenant que la nouvelle tendance oculaire consiste à subir une chirurgie au laser on s'interroge sur son impact dans l'aviation.

La principale méthode de chirurgie au laser applicable ici s'appelle la kératectomie photoréfractive (KPR). Cette intervention consiste à remodeler la cornée de l'oeil en enlevant de fines couches de tissus ce qui permet de corriger des problèmes de vision tels que la myopie (vision de loin), l'hypermétropie (vision rapprochée) et l'astigmatisme (déformation de l'image perçue).

Ce type d'opération se pratique habituellement sur un oeil à la fois et nécessite normalement une convalescence d'environ deux semaines. Toutefois, Transports Canada suspend le certificat médical de toute personne qui subit ce type de chirurgie. Par la suite, le ministère exige un minimum de six mois après l'intervention avant qu'un détenteur puisse appliquer pour recouvrer son certificat médical. Après ce délai, pour obtenir ce document il faut :

- une acuité visuelle répondant aux normes;
- n'avoir aucun problème particulier à l'oeil tel : embrouillement, éblouissement ou mauvaise vision nocturne;
- avoir eu une réfraction et une acuité visuelles stables lors d'examens passés 3 et 6 mois après l'intervention;
- n'avoir aucune réduction significative de la sensibilité/ acuité du contraste de l'oeil;
- n'utiliser aucun médicament oculaire;
- qu'un questionnaire spécifique soit complété par un ophtalmologiste;
- qu'un rapport de suivi soit complété par un ophtalmologiste 12 mois après le recouvrement du certificat médical.

Par ailleurs, la Régie de l'assurance-maladie du Québec n'assume pas les frais de ce type de chirurgie lorsqu'elle est dite «esthétique», telle la KPR. Par contre, elle paie les coûts si l'intervention est pratiquée en même temps qu'une chirurgie corrigeant un problème médical; pour ôter une cataracte par exemple. De plus, pour l'instant aucune assurance collective ne rembourse les frais chirurgicaux ou donne des compensations salariales.

Alors, pour subir une chirurgie au laser à un oeil vous devrez prévoir des frais d'environ 2 000 $ pour l'intervention, une bonne banque de journées de maladie, un fond de roulement afin de subvenir à vos besoins si votre banque ne couvre pas les 6 mois d'attente exigés par Transports Canada.

Ajoutons que la nouveauté de cette technique engendre un manque d'information sur ses résultats à long terme. Des études mentionnent qu'aucun effet indésirable grave n'a été signalé 10 ans après ce type d'intervention. Rien de grave... mais il peut arriver que des effets secondaires et néfastes se manifestent : difficulté de guérison, mauvaise vision nocturne, éblouissement, etc.

Alors, attention à la chirurgie oculaire au laser si vous tenez à votre certificat médical comme à la prunelle de vos yeux.

AIR NAV

AU SERVICE DE L'AVIATION DEPUIS 1984
AIRNAV EST EN MESURE DE RÉPONDRE À TOUS VOS BESOINS

EXPERTS EN AVIONIQUE ET ÉLECTRONIQUE AÉROPORTUAIRE
VENTE - INSTALLATION - RÉPARATION
CERTIFICATION ELT ET ALTIMÈTRE

ATELIER HOMOLOGUÉ PAR TRANSPORTS CANADA # 3-84

10105, AVENUE RYAN, BUREAU 33, AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL, DORVAL (QUÉBEC) H9P 1A2
TÉL.: (514) 631-1233 FAX : (514) 631-1296

QUOI DE NEUF?

L'organigramme change chez **Royal.** Maintenant sous Michel Leblanc on retrouve **Allen B. Graham comme premier vice-président et chef de l'exploitation.**

De plus, **René Savard** a obtenu une place au soleil puisqu'il occupe maintenant le poste de **vice-président chez Royal Vacances.**

Dans un autre ordre d'idées, encore une fois cette année Royal s'est associée à **«En Coeur»**. Ainsi, le 11 octobre dernier un avion de Royal a transporté gracieusement, aller et retour, 700 passagers de Mirabel vers Québec et Québec vers Mirabel. Grâce à cette implication de Royal, l'Association québécoise pour les enfants malades du coeur dispose de 34 000 $ pour ses bonnes oeuvres.

L'acquisition d'un **édifice de 1 M$ à l'aéroport de Dorval** représente le plus récent investissement d'**Eurocopter Canada**. La succursale, qui a ouvert ses portes le 1er novembre 1997, sera équipée de la plus récente technologie. Parlons, par exemple, du banc d'essai de 4 M$ qui permettra de faire l'inspection et la réparation de différents types de transmissions et d'appareils, qu'ils soient des produits Eurocopter (EC120, EC135, etc.) ou des produits d'autres constructeurs (Bell 206, Hughes 500, etc.). Selon les dirigeants d'Eurocopter Canada, la succursale de Montréal deviendra éventuellement le centre de marketing, de support technique et de service à la clientèle pour tout l'Est du Canada. À long terme, ce développement implique la création d'une trentaine d'emplois de haute qualité dans la région de Montréal.

Fairchild Dornier a annoncé que son 328JET sera transformé en avion d'affaires.

Au coût unitaire de 12 M$, la nouvelle version du 328 pourra transporter 34 passagers.

HeathAir
INTERNATIONAL (1991) INC.
Non-destructive testing services

Derek Heath
President

681 Lepine Ave.,
Dorval, Qué. H9P 1G3

Tel.: (514) 636-1000
Fax: (514) 636-0031

DORVAL AERO SERVICES
L'ENTRETIEN AU SOL POUR VOTRE SÉCURITÉ EN VOL

- *Entretien complet pour appareil à voilure fixe.*
- *Réparation structurale, installations STC's licence S33 sur place.*
- *Reconditionnement, capacité test sur batteries ni-cad.*
- *Spécialiste chaufferette Janitrol / Southwind.*
- *Pièces, ventes, échanges, locations.*
- *Importations (clef en main) / exportation.*
- *Nous nous déplaçons pour vos besoins.*
- *Disponible 24 heures / 7 jours.*
- *Tarif spécial pour contrat à long terme.*
- *R.A.C. / Correction de manuels.*

10105, AVENUE RYAN, DORVAL, QUÉBEC
CANADA H9P 1A2
Tél. : (514) 631-9937 **Fax : (514) 631-0009**

ALAIN GUILLEMETTE

ASSURANCES ET RENTES COLLECTIVES

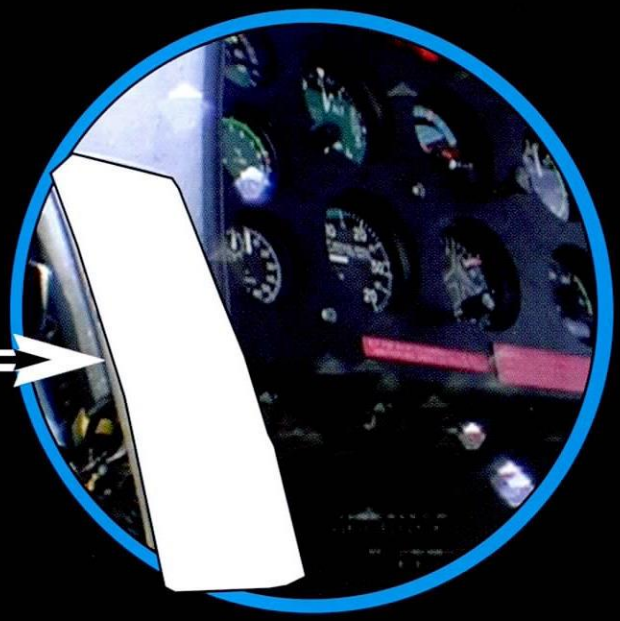
Vos employés représentent la véritable valeur de votre entreprise et pour cette raison, vous savez qu'ils méritent ce qu'il y a de mieux comme soutien lors de situations difficiles.

Afin d'offrir un service sur mesure à ses membres, l'AQTA s'est associée à un consultant, Gilles Chiasson, a.s.a..

Pour toute information vous pouvez communiquer avec monsieur Chiasson au : (819) 566-7070

Ceci,

Ici. . .



Vous branche

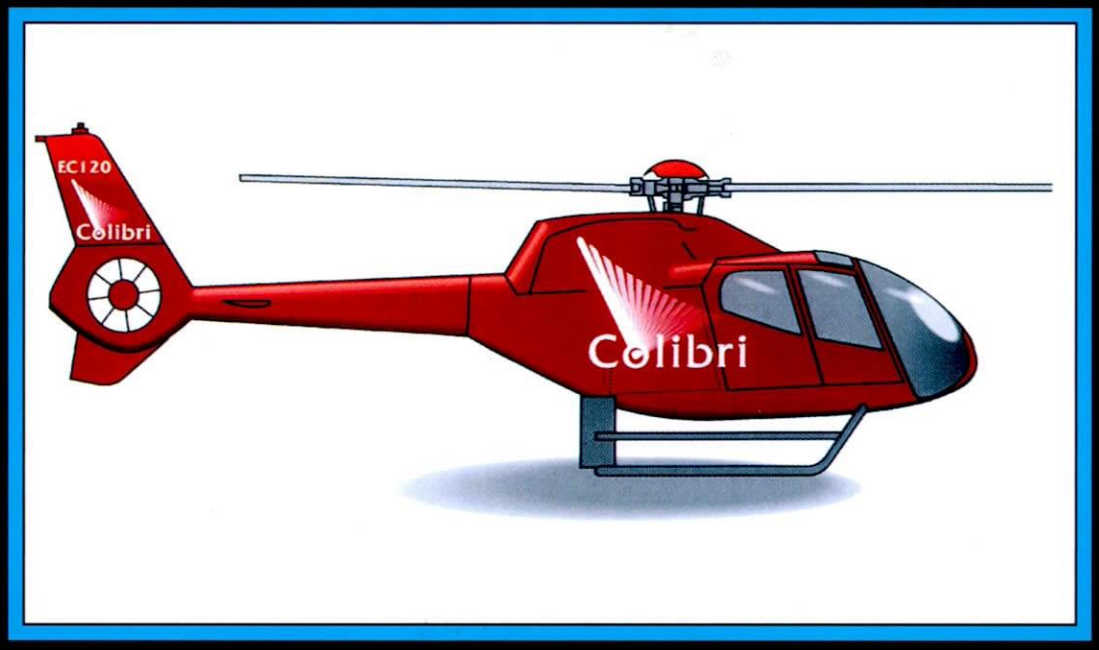
. . .Sur le monde entier

eurocopter canada

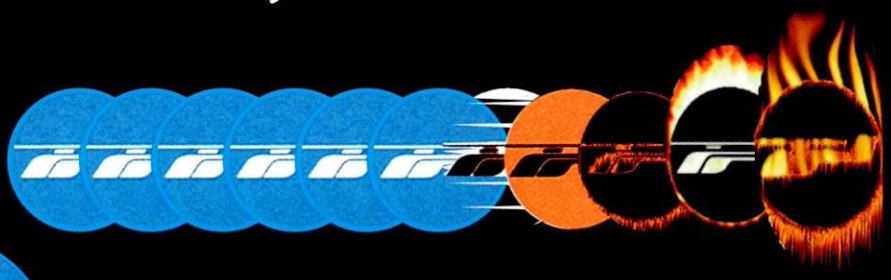
• Contactez Don Moore •
Sans Frais: 1-800-267-4999
Télécopieur: 905-871-3599
Internet Website: www.eurocoptercanada.com
Internet C-électronique :euro@eurocoptercanada.com

Eurocopter Canada Limitée
CP 250,1100 Rue Gilmore, FORT ERIE, Ontario L2A 5M9 Canada

Notre nouvel hélicoptère est tellement CHAUD que nous avons peint le premier en ROUGE.



Eurocopter Canada
— ça chauffe, l'innovation on connaît!



eurocopter
canada

Sans Frais : 1-800-267-4999 Télécopieur : 905-871-3599
Internet Website : www.eurocoptercanada.com
Internet C-électronique : euro@eurocoptercanada.com

Eurocopter Canada Limitée
CP 250, 1100 Rue Gilmore, FORT ERIE, Ontario L2A 5M9 Canada.